Año V.—Núm. 1336 Márles 28 de mayo de 1861. Islas Baleares.

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Gelabert.—Mahon.—D. Matias Mascaró.—Ivíza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem. franco de porte.

CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MARTINEZ DE LA ROSA.

Estracto de la sesion celebrada el dia 18 de abril de 1861.

Abierta á las tres menos cuarto, se leyó el acta de la anterior, y fué aprobada.

ORDEN DEL DIA.

Ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.

Continuando la discusion del voto particular, dijo

El Sr. MADOZ: Ocupabáme ayer de solo dos puntos: el primero, reducido á desvanecer las impresiones que podia haber producido el discurso del señor Fages en el punto de los ataques que habian sido dirigidos al ministro de Fomento, á la comision y á la diputacion catalana. Como sobre este punto han mediado las esplicaciones necesarias, nada tengo que decir.

Hablé tambien de la contradicion entre el partidario hoy del tramway á Rosas y el partidario mas taciturno del camino de Granollers en 1857. No puedo volver de mi sorpresa al ver con cuantos datos ha defendido el señor Fages ayer la conveniencia del tramway á Rosas, cuando sostenia en 1857 que los carbones de San Juan de las Abadesas debian ir por Ripoll, Vich y Granollers á Barcelona. Dice su señoría que como en 1857 se trataba de capitales estranjeros, bien podia hacerse un ensayo peligroso.

Yo creo que seria mas conveniente al pais perder 300 millones de capitales españoles, que traer capitales estranjeros por medio de una ley, para que los estranjeros pudieran decir que les habiamos engañado. Por eso he dicho que no creo que S. S. haya hecho en serio ese argumento.

Yo queria y consegui que ayer se levantase la sesion sin que entrasemos en el verdadero debate. Importaba que quedase primero el campo despejado para que entraramos á combatir con armas de buena ley, discutiendo cuestiones de conveniencia y de justicia, y procurando cada cual convencer el ánimo de los señores diputados.

Yo no deseo sino el acierto: en estas cuestiones, Por fortuna, no hay mayorias ni minorias; no hay mas que diputados que buscan donde está la razon para someterse á ella. Yo puedo decir que, preguntado por la minoria progresista, no he hablado á nadie para que vote en favor de la mayoria: yo no he dicho ni siquiera lo que el señor Fages; óiganme Vds. Yo no he dicho á nadie que me oiga. La discusion es libre, y en la votacion se verá tal vez qué amigos mios politicos votan con el señor Ugarte.

¿Qué quiere el señor Fagés hoy? Que los carbones de San Juan de las Abadesas vayan á Rosas. ¿Que quiere el señor Paz? Que vayan á Manresa. Discutamos primero el camino de Rosas.

Estando tan reciente el discurso del señor Martin, yo no puedo discutir bajo el punto de vista cientifico el tramway á Rosas; pero me cumple dejar consignado que un camino que llevara los carbones desde las minas á Rosas, y que fuera movido por fuerza animal, no es aspiracion de hoy, sino muy anterior á 1857. Antes de esa época, mi amigo el señor Roma, digno diputado por Olot, gestionó en el seno de la diputacion catalana por un camino de esa especie. ¿Que hacia entonces el señor Fages? En 1857, cuando vino ese espediente al congreso, vino la informacion de utilidad pública, oyendose á los ayuntamientos, á los consejos provinciales y á la diputacion de Gerona, y tanto esta como el consejo digeron que era muy conveniente el camino de hierro por Ripoll á Vich y Granollers, á pesar de que se agitaba en el pais la idea de llevar los carbones á Rosas.

En 1857, pues la diputacion de Gerona, el consejo y los pueblos, declaraban conveniente aquel ferro-carril, no obstante que por entonces bullia la idea de que fueran los carbones á Rosas, y entonces el señor Fages sostenia el ferro-carril por el sistema Arnoux, apoyándose en el informe del consejo y diputacion de Gerona.

Me dice el señor Fages que no. La ley es de 5 de agosto: el dictámen es de 25 de julio; el informe del consejo de provincia es de 14 de julio y el de la diputacion del mismo mes. Por consiguiente, el señor Fages ciertamente no vió el informe; pero S. S. no podia ignorar que habian sido favorables estos informes, y que entonces se agitaba la idea de llevar los carbones á Rosas.

Comparemos ahora un camino de hierro con otro. ¿Haremos la comparacion entre un ferro-carril de San Juan de las Abadesas á Rosas y otro ferro-carril á Granollers? Los trabajos estan hechos: los unos por el señor Garella, los otros por el señor Cerdá. ¿Por cual nos decidiremos? El señor Fages dice: «no es la cuestion de comparar camino de vapor con camino de vapor.» S. S. abandona la idea de un camino de vapor á Rosas. ¿Quiere S. S. que tratemos la cuestion de tramway? Hagamos, pues, tramway á Granollers. El señor Fages decia hace pocos dias: «yo no tengo inconveniente, si hay medio mas barato y útil de llevar los carbones á Granollers por tramway, de abandonar la idea de Rosas.»

¿Aceptaremos, pues, el tramway? ¿Convenimos en que es aceptable? Vamos á ver por donde es mas conveniente que lo llevemos. El señor Fages acepta la discusion en este terreno.

Declaro aqui, por de pronto, por el tramway es mejor que todos los demas medios para llevar el carbon. Despues de esta concesion que hago á S. S., ¿que es lo que conviene? si yo me he unido al señor Fages, ¿que debemos discutir? ¿Por donde debemos llevar el tramway?

Porque ha de saber S. S. que yo tengo mucho cariño á la provincia de Gerona, que tengo en ella muchos amigos y motivos grandes de gratitud y de consideracion; y si me convenzo de que es mas conveniente el tramway por Besalú, Figueras y Rosas á Barcelona que el tramway á Granollers, yo me declaro por Rosas.

Discutamos, pues, este punto, y si en algun número me equivocase, suplico al señor Fages que me interrumpa y rectifique, para que no saque yo deducciones erróneas.

Vamos á hacer un tramway desde las minas de San Juan á Rosas. Distancia: 99 kilómetros.

El Sr. FAGES: Son 96 kilometros segun los nuevos estudios que se han hecho de Besalú á Figuerras.

El Sr. MADOZ: Estos 99 kilometros son los que resultan de la Memoria del Sr. Faquineto; los nuevos estudios no los conozco.

Coste á Rosas, á 16 céntimos tonelada y kilómetro. S. S. dice 15 rs.

El Sr. FAGES: Con 84 céntimos.

El Sr. MADOZ: Dice S. S 15,84: convenido. Ya estamos con los carbones en Rosas. ¿Qué hacemos con ellos? Hay que llevarlos á Barcelona y otros puntos. ¿Cuanto gastaremos en llevarlos á Barcelona? Yo voy á presentar un dato: si el señor Fagés no lo admite, yo no podré aceptar sus apreciaciones. He leido la última esposicion de la diputacion de Gerona al gobierno, fecha 15 de setiembre de 1860, y dice: «verdad es que para el del centro industrial de Barcelona deberia recargarse el carbon con el importe de los fletes, desde el puerto de Rosas al de aquella capital: pero aun calculando estos fletes con los gastos accesorios de 36 reales 24 céntimos, siempre quedaria limitado el total coste de trasporte de la tonelada de carbon, puesta en Barcelona por la via de Rosas, á 52 rs. 8 céntimos.

Pero la diputacion de Gerona omitió la partida de carga y descarga. Dice S. S.: 15 reales 84 céntimos costará el carbon á Rosas. ¿Y los cinco de carga y descarga?

El Sr. FAGES: En ese estado que acompaña á la esposicion, esta la razon por qué no se pone carga y descarga.

El Sr. MADOZ: Los 36 reales 24 céntimos por tonelada, son de Rosas á Barcelona con carga y descarga en uno y otro puerto: pero no con la carga y descarga de las minas á Rosas.

Conste, pues, que segun la diputacion de Gerona, el carbon puesto en Barcelona por Rosas, costará 52 reales 8 céntimos. Veamos lo que costará por el tramway de Ripoll, Vich á Granollers.

De Granollers al pueblo de San Juan de las Abadesas tenemos 80 kilómetros, que á 16 céntimos, importan 12 reales 80 céntimos.

El Sr. FAGES: Desde Granollers á San Juan hay 108 kilómetros, 80 por sistema rígido: 103 por el sistema Arnoux que sigue las curvas, y es mas adecuado el tramway que la sigue tambien.

El Sr. MADOZ: Ruego al señor Fages tenga paciencia; pues ya tendra ocasion de hablar.

El Sr. FAGES: he interrumpido á su señoría á ruego de su señoría mismo: no volveré á interrumpirlo.

El Sr. MADOZ: Hay 86 kilómetros por el sistema rígido, y llevando el tramway por donde va á la via rígida, saldrá el coste del carbon en Granollers á 12 reales 80 céntimos y de aqui á Barcelona 8 reales 70 céntimos. Es decir, que llevamos el carbon á Barcelona por 21 reales 50 cénts. Auméntese uno, dos, tres kilómetros si se quiere, y se verá que todavía hay gran ventaja en el tramway de Granollers.

¿Quiere S. S. que el tramway siga todas las ondulaciones del sistema Arnoux?

Hay por ese sistema 104 kilómetros de Granollers á San Juan, y el trasporte cuesta 16 rs. 64 céntimos; el de Barcelona á Granollers cuesta 8 rs. y 70 céntimos; total, 25 rs. y 43 centimos. Añadamos 5 rs. de carga y de descarga; tendremos que por 30 rs. y 34 céntimos llegará el carbon á Barcelona. Compárase este coste con el de los 52 rs. que importará el trasporte por Rosas.

Pero aun costando mucho mas, ¿en donde conviene que estén los carbones? Yo recuerdo que el dia de la reunion que tuve con mis colegas del partido progresista, decia mi amigo el señor Forgas: «conviene que esten los carbones en Rosas;» y el señor Vera contestó: «no, á Cartagena le conviene que esten los carbones en Barcelona.» ¿Qué comercio hay en Rosas? Si bien yo reconozco las ventajas de este puerto, hay grandes dificultades en épocas dadas para llegar á él desde Barcelona.

Si la izquierda del Ebro no fuera española, concibo que los hombres políticos quisieran poner el carbon en Rosas para que viniera la Francia á buscarlo allí. Pero estando la Francia haciendo tantos esfuerzos para tener carbones suyos, ¿cree el señor Fagés que irá á buscarlos á Rosas? Los franceses han conocido sus grandes compromisos de toda clase, y allí se han votado cantidades de importancia para poder proveer de carbon francés á las necesidades francesas. Pregunte S. S. al dueño de un barco que llegue á Barcelona si quiere carbon á 40 rs. en Barcelona, ó á 20 en Rosas. Dirá que no teniendo que llevar nada allí, la tiene mas cuenta tomar el carbon á 40 rs. en Barcelona que en Rosas á 20.

Pero el señor Fagés querrá llevarme á otro terreno: á comparar el tramway á Rosas con el ferro-carril de vapor á Granollers. Quiero dejar en materia de tramways zanjada con S. S. una cuenta. Es relativa al tramway que quiere S. S. que empalme con el camino de Francia.

De San Juan á Gerona hay 80 kilómetros: de Gerona á Barcelona 99. Desde San Juan á Gerona, á 16 céntimos, costará el trasporte 12 rs. 80 cénts.: de Gerona á Barcelona, á 30 cénts. kilómetro y tonelada, constará 20 rs. 70 cénts.: total, 42,50. De manera que el carbon que llega á Barcelona por 25 rs. 34 céntimos, haciéndolo por Gerona, por confesion de S. S., cuesta 42,50.

Porque hay que tener presente una cosa, que prueba la prevision y el patriotismo del señor ministro de Fomento. ¿A que precio llevaba el señor Fagés en 1857 el carbon á Barcelona, por el proyecto de ley que aprobó su señoria? Se llevaba sin carga ni descarga á 77 reales y 14 cénts. El tipo del señor Fagés era 0.58 por tonelada y kilómetro; y cuando su señor debia levantarse á dar las gracias al señor ministro de Fomento, que presenta en beneficio del país el tipo de 30 cénts., S. S. le combate. Yo, como catalan le agradezco el servicio que ha prestado, pues de ese modo tendremos los carbones en Barcelona mucho mas baratos.

Aplaudo, sin embargo, la conducta de mis compañeros de las Córtes de 1857. Querian 114 rs., porque la gran necesidad del país, es tenerlo á cualquier precio. ¿No hemos previsto la complicacion que podria resultar el dia en que por falta de carbon, nuestra marina mercante no pudiera salir de los puertos, y las fábricas tuvieran que cerrarse dejando sin trabajo á 80, 90, 100,000 familias?

Me ha alarmado una indicacion que he visto en los periódicos ingleses, y es, si se declarará prohibida la esportacion del carbon inglés como contrabando de guerra. Por eso aplaudo la prevision de la diputacion catalana en 1857, que quiso llevar los carbones á Barcelona, aunque fuese á 77 rs.

La cuestion es necesario plantearla en el terreno practico; es decir, en la comparacion del tramway á Rosas con el ferro-carril de San Juan á Granollers. Hemos convenido en que no hay lucha entre camino de hierro y camino de hierro; hemos convenido en que la victoria es mia, hecha la comparacion entre tramway y tramway. Pues bien: entre el tramway á Rosas y el camino de hierro á Granollers, todavía la comparacion es favorable á este último.

Declaro una cosa por mi cuenta; á mí no me hubiera espantado, siendo gobierno, el presupuesto presentado por el señor Cerdá para el camino por el sistema rígido. ¿Qué hubiera importado dar 40 millones de subvencion, si al fin se conseguiria que los carbones fuesen á Barcelona de una manera rápida y abundante? Cuando se vea en el estrangero que aquí debatimos una suma que puede autorizarse en veinte años, no sé qué juicio ha de formarse de nosotros mucho mas cuando noten que teniendo criaderos de carbon no utilizamos mas carbones que los de Langreo.

Yo deseo oir al señor Fagés para que me fije una cantidad precisa del coste del carbon desde San Juan por Rosas á Barcelona. Ayer oí á S. S. con mucho gusto; pero iba yo en busca de un dato que no pude encontrar en todo su discurso, á saber: el coste de una tonelada llegada desde San Juan por Besalú, Figueras y Rosas á Barcelona.

Ese dato me era indispensable para presentar mis consideraciones. ¿Acepta S. S. el dato de la diputacion provincial de Gerona? Por el proyecto que presenta al gbierno, y ha adoptado la comision, oiga el Congreso el coste por el sistema Arnoux.

De San Juan de las Abadesas á Granollers

hay 109 kilómetros, es decir, desde la mina *Janea*, despues de la mina *Mare de Deu*: pues bien, de San Juan á Barcelona hay 133 kilómetros, y cuestan, á 30 céntimos, 39 rs. 90 céntimos. De modo, que el trasporte del carbon costará 39,90 la tonelada. El del señor Fagés costará: 15,84 desde San Juan á Rosas; cinco de carga y descarga, y 36 rs. y pico en el trasporte por mar: total, 52 rs. Quite S. S. alguna cantidad: siempre resultará que, por el sistema Arnoux, viene á Barcelona el carbon con mas baratura por Granollers que por Rosas.

Traidas las cuestiones en este terreno, ¿cree el Congreso que debo detenerme en probarle que puestos los carbones en Rosas no hemos obtenido todavía nada para el comercio? ¿Qué llevarian los buques á Rosas? Tendrian que ir en lastre.

Nada mas tengo que decir por ahora al señor Fagés, y voy á tratar del trazado por Manresa. El señor Paz es todo paz; con S. S. no se puede reñir, y no ha de decir nadie que su señoría pueda provocar ningun debate en que sean necesarias esplicaciones de ninguna clase.

Yo ayer decia que mientras en el seno de la diputacion catalana no habia aparecido el pensamiento de en ferro-carril desde San Juan á Manresa, el señor Paz no habia manifestado su opinion desde el momento en que Manresa pidió que se diese mas amplitud al debate, su señoría patrioticamente dijo: «yo acepto eso,» é hizo bien.

Hablemos del señor Perera. El señor Perera es amigo mio desde 1836 en que fuimos capitanes de la Milicia nacional. Pero el señor Perera ha tenido varias opiniones en este asunto.

Primero ha sido el grande agitador del camino de hierro de Ripoll por Vich á Granollers. Posteriormente tuvo el pensamiento de llevar el camino por las cercanías de Gerona; y con la misma decision y celo agitó esta cuestion. No hay camino de Gerona; hay camino de Granollers, se va á realizar el pensamiento primitivo del Sr. Perera, y entonces quiere ir á Manresa. ¿Por donde? El señor Fagés habló ayer de Berga; temo que hoy el señor Paz hable de Sallent. De manera, que aun por la via de Manresa no sabemos por dónde deberemos ir. ¿Y por que hemos desechado hecho el señor Perera, de llevar menos dinero, hacer mas pronto el camino y poner los carbones en Barcelona á un precio igual que por otra via?

Aquí cada uno desea que el ferro-carril pase por su casa: tambien yo hubiera deseado que pasara por Tremp; pero el gobierno examina las condiciones para tener elementos de órden, de fuerzas y de seguridad. ¿No se contenta el señor Paz con tener la via férrea de Madrid á Barcelona por Manresa? ¿Era por allí por donde debia haber ido, siendo peor camino, mas largo y mas costoso? No; sin embargo, se le dió subvencion; las Córtes hicieron bien en darla. Si se hubiera dicho: voy á llevar el camino por el punto mas fácil, se hubiera ido á Igualada y de allí á Cervera, y sin embargo, los pobres habitantes del partido de Igualada han sufrido las consecuencias de ese favoritismo que yo aplaudo, que se dispensó á Manresa; y aquí debo decir que el partido de Igualada va desapareciendo, y las fábricas se trasladan á otra parte, y los habitantes sufren resignados por puro patriotismo.

El camino de hierro que una á Barcelona con Tarragona, debe ir por Martorell, para que de San Hipólito salga un ramal á Igualada. ¿Y por qué fué la via por Manresa? Porque esta via es un gran elemento de órden; porque evita por lo menos un 33 por 100 de la fuerza que se necesitaba en aquel país. Se hizo, pues el camino venciendo dificultades que parecian insuperables, y Manresa crece, con mucho gusto mio, pues tengo simpatías por aquel pueblo, donde estuve 114 dias de guarnicion en 1835. ¿Y cree el señor Paz que las razones que han militado en favor de Manresa, no militen ahora en favor de Vich? ¿No es conveniente dominar una parte importantísima de Cataluña, donde casi siempre han nacido una parte de las facciones que han agitado aquel país? ¿No necesita tambien Vich el apoyo del congreso? Pues tambien lo necesitan y lo merecen aquellos honrados y laboriosos habitantes.

¿Suspenderemos, señores, la aprobacion del proyecto de ley para mayor instruccion? Pues si sentamos este precedente, no hay camino de hierro posible, porque en cuanto venga aquí un proyecto, vendrán mil reclamaciones de los pueblos porque no pasa; y una cosa es que vengan aquí influyendo para que se hagan discursos importantes como el que ha hecho el señor Fagés, y otra que se suspenda la aprobacion del proyecto por esta causa.

Yo, señores, tengo que decir aquí la razon por qué siendo por primera vez diputado por Barcelona, defiendo con tanto interés este camino. ¿Qué es Barcelona? Si yo la viera hoy encerrada en sus murallas, ó empleando su actividad en promover la mejora de los intereses de sus habitantes, no lo haria asi; pero pregunto el señor Fagés: ¿tendria Gerona el dia de la fiesta del pueblo la satisfaccion de inaugurar un camino de hierro que le lleve á Barcelona sin los capitales barceloneses?

Todo lo que tiene la provinca de Gerona en los dos caminos de hierro de Granollers y de Mataró, no llega á un millon de reales, y no se diga que se llevan los capitales barceloneses á esos caminos porque se gana en ellos, porque en Cataluña difícilmente podrán sacarsa indemnes los capitales que se han empleado en ferro-carriles al cabo de muchos años y de muchísimo trabajo.

¿Y tendria tampoco Manresa camino de hierro, ni Lérida canal de Urgel, sin el capital barcelonés? No: Barcelona no es egoista; lleva sus capitales, no donde han de ganar, sino donde han de ser de interés. ¿Sabe el congreso cuánto produce el dinero puesto en éstos caminos? El 2 1[2 ó el 3 por 100; de manera que no se comprenden esos caminos por especulacion, sino por orgullo y por gloria. No se estrañe, pues, que en Barcelona se quieran reconcentrar todas las mejoras, porque todos los capitales que allí se emplean son barceloneses, y nada tiene de particular que los que se construya con ellos vaya á parar á Barceloua.

Tengo necesidad, señores, al concluir mi discurso de pedir mil perdones á mis estimables compañeros. En un asunto tan árido, me han oido los pocos que hay, con benevolencia; yo les doy, pues, gracias, y concluyo suplicéndoles que desechen el voto particular, y Cataluña podrá decir que debe al congreso español la resolucion de un negocio que tanto interés ha de producirle.

El Sr. FAGES: Señores; así como la primera vez que tuve la honra de hablar en esta cuestion parafraseé las últimas palabras del señor Martin, hoy lo haré con las del señor Madoz, y empezaré rogando al congreso que así España entera le quedará agradecida por haber hecho que se estudie esta cuestion; que ha de dar tanta importancia á nuestro país, poniendo los carbones baratos en uno de los mas importantes puntos del Mediterráneo.

Y digo, señores, que España entera reportará este beneficio, porque no comprendo que pueda decirse que esta cuestion sea de interes catalan, toda vez que la subvencion no ha de ser sola catalana, sinó española, puesto que ha do proporcionarla el Tesoro público. Debe, pues, resolverse la cuestion, no en interes de Cataluña, sino en interes de España entera.

Pero yo preguntaré al señor Madoz; ¿qué se ha propuesto S. S. con su discurso? ¿Ponerme á mí en contradiccion? Pues nada tiene que ver mi persona con la magnitud de este asunto. ¿Ha sido rebatir mis argumentos? Pues no lo ha conseguido S. S., porque las comparaciones que S. S. ha hecho no son tales como debieran hacerse.

Si S. S. dice que mi discurso de hoy y el proyecto de 1857 estan en contradiccion, su señoría está equivocado. Yo combato hoy el sistema Arnoux que entonces aprobaba, porque he leido posteriormente el dictámen de la junta consultiva de caminos que entonces no se tuvo á la vista; y ademas entonces la via no reclamaba subvencion, y, por lo tanto, no habia nada que se opusiera á la práctica de un ensayo.

No dije yo que no importaba que se perdieran los capitales estranjeros, sino que el congreso español debe celar mas por los intereses generales del pais que por los intereses de un particular, sea ó no estranjero.

Pero hay mas: el proyecto del señor Cerdá se ataca hoy por ruinoso por los datos que aparecen en la Memoria de obras públicas que es posterior, y por la baja que ha tenido la tarifa de los carbones. ¿Como, pues, ha de formarse hoy sobre ese proyecto el mismo juicio que entonces, cuando esas cosas habian sucedido?

Tambien ha dicho el señor Madoz que yo era completamente intransigente, y esto no es exacto; siempre he propuesto soluciones de transaccion en la diputacion catalana; lo que hay es que el señor Madoz no considera que es transigir lo que no sea rendirse á discrecion al sistema de S. S.

El señor Madoz sabe que es regla de buena lógica, que cuando se compara, se establezcan habilmente los términos de comparacion; ¿y qué discutimos aquí nosotros? No discutimos un tramway por Rosas ó por Granollers, no; yo ya he dicho que lo mejor era establecer un tramway de Granollers á San Juan; pero no es esto lo que se discute, y sin embargo, este seria el modo de hacer la comparacion: y así resultaria que llegaba al carbon al mismo precio á Barcelona, conducido por Besalú que por Granollers.

Establecido, pues, que para dotar de carbon á Barcelona no buscamos la vuelta de Rosas, y que solo la buscamos cuando las tarifas eran otras, queda destruido por completo todo cuanto ha dicho el señor Madoz.

Dice S. S. que la ciudad de Vich se muere, y que yo la he dejado ayer casi exámine: no es esto lo que yo he dicho, no; Vich no tiene tanta importancia como deberia; pero la via que tiene le da la vida suficiente, y aunque sea con esa sola, está muy lejos de morirse.

El Sr. PRESIDENTE (Monares): Se suspende esta discusion para que el congreso se reuna en secciones, segun acordó ayer.

Orden del dia para mañana: Los asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.

Eran las cinco y media.

SECCION DE NOTICIAS DE MADRID.

Dia 21.

Instituto iberico de ciencias, artes y oficios. —Con este titulo se va á crear un establecimiento cuyo objeto es dar vida á nuestra literatura, promover el cultivo el conocimiento general de los oficios.

Con este fin abrirán por ahora las cátedras siguientes:

1.ª Geografía é Historia.
2.ª Matemáticas.
2.ª Elementos de física y química.
4.ª Frances.
5.ª Ingles.
6.ª Italiano.
7.ª Taquigrafía.
8.ª Declamacion.
9.ª Solfeo, canto y piano.
1. Armonia contra punto y composicion.

Mas adelante habrá profesores que espliquen las artes y oficios que insertamos á continuacion.

Dibujo de figura y pintura.
Id. de delineacion y topográfico.
Contabilidad.
Grabado en metales y cincelado.
Dorar.
Tallista.
Ebanistería.
Sastre.
Zapatería.
Sombrería.
Litografía y autografía.
Impresor.
Encuadernador.
Fotografía.

Tambien se crearán dos colegios, uno de niños y otro de niñas.

Se publicará ademas una revista semanal en la que han de insertarse los trabajos literarios de los sócios.

Se celebran cada mes dos funciones líricodramáticas, cuyas piezas serán nuevas y escritas espresamente para el instituto, leyendose composiciones en los entreactos.

Por fin cada cuatro meses se abrirá un concurso en que se premiará la mejor composicion ó memoria con una medalla ó accesit.

Todos los que se inscriban en este instituto, tienen derecho á lo siguiente:

1.º Asistir gratis á una de las enseñanzas establecidas, ó á poner en su lugar otra persona, cualquiera que sea su sexo.

2.º A dos billetes para cada una de las dos funciones líricas ó dramáticas que celebre esta corporacion.

3.º A recibir gratis y á domicilio el periódico de literatura, ciencias y artes que se publicará.

4.º A una entrada personal para los certámenes trimestrales, que tendrán lugar para premiar á los autores de la mejor obra, Memoria ó composicion.

5.º Asistir á otra clase á mas de la gratis, pagando solo 16 rs. vn. mensuales.

6.º A poner otra ú otras personas mas, ya sean hijos ó hijas, parientes ó relacionados, que estudien una ó varias de las asignaturas establecidas en el Instituto pagando por cada persona y por cada clase 20 rs. vn. al mes adelantados.

Toda persona de cualquier sexo y edad que quiera pertenecer á esta corporacion, pagará 40 rs. vn. mensuales adelantados, y 10 reales de entrada los 100 primeros sócios; desde 101 al 100 pagarán 20 reales de entrada, desde el 201 al 300, 30 reales; y desde el 301 en adelanto 40 rs. á mas de los 40 mensuales.

La junta directiva del «Instituto Ibérico de Ciencias Artes y Oficios,» se compondrá de un presidente que lo será el doctor don Ricardo Chacon de un secretario general y contador, que lo será el fundador de este Instituto don Laureano Sanchez de Garay, y de un tesorero, cuyo cargo desempeñará don Mariano José Sanchez.

Habrá ademas, una junta protectora, compuesta de los señores siguientes, los cuales formarán desde luego el tribunal de Ciencias, Letras y Artes.

Presidente.

Escmo. señor don Joaquin Aguirre.

Vicepresidente.

Don Amalio Aylon, don Ramon Campoamar.

Vocales.

Don Emilio Castelar, don Manuel Calderon Collantes, don Florentino Sanz, conde de Fabraquer, don Ramon Lopez Cano, don Gabriel de Anduaga, don Francisco de Paula Madrazo, don Manuel del Palacio, don Nicasio Guereñu, den Joaquin Maldonado Macanaz, don Manuel Ortiz de Pinedo, don Evaristo de Castro, don Francisco de Paula Canalejas, don Leandro Perez Cosio, don Cárlos Massa y Sanguinetti, don Antonio Calderon don Roberto Robert don Eduardo de Inza, don Cárlos Rubio, don José Maria Lerrea, don Severo Catalina, don Julian Pardo.

Secretario.

Don Manuel Murgia.

Archivero-Bibliotecario.

Don Nicolas Maria Sanchez.

El 14 fué un dia fatal para Tarifa. Ya por la mañana, un trabajador en las fortificaciones se dislocó una pierna, pero por la tarde, á eso de las cinco, se cayó una casa que se estaba construyendo en la calle del Pozo para almacen de trigo, y cogió debajo á todos los trabajadores, á un hermano del dueño de la casa, un amigo de este, y una pobre anciana que pasaba por la calle. El pueblo, la Guardia civil y carabineros, que acudieron al sitio de la catastrofe con las autoridades, hicieron esfuerzos dignos de ser premiados, pues á ellos se debe el haber salvado á casi todos con vida, aunque se sacaron de debajo de los escombros á diez y seis personas. Hubo cuatro muertos, que fueron: el hermano del dueño de la obra y su amigo, un trabajador, y la pobre anciana que pasaba por la calle; siete heridos, entre los cuales se cuenta un niño de cuatro años, que pasaba, y una piedra lo hirió en la cabeza, y cinco contusos; de estos estuvo uno, debajo de los escombros cuatro horas y media, y fué el que sacó menos daño.

—Un periódico dice que el palio del arzobispo de Valencia ha venido sin las formalidades de costumbre; y porque no se dé importancia á lo que realmente no la tiene, vamos á esplicar lo que significa lo dicho por nuestro colega. El caso es que al remitirse de Roma á Madrid las bulas del arzobispo de Valencia con el palio, que es una especie de estofa, distintivo de la dignidad arzobispal, llegaron las bulas, pero no la caja que contenia el palio, y que debió quedarse olvidada por un descuido material. Pero como este se halla comprobado con la circunstancia de que en el oficio de remision se citan las bulas y palio, no ha habido mas que indicar la falta para que se haya remediado; ni hay motivo para hacer materia de censura de tan insignificante suceso.

—Se insiste por los disilentes en asegurar que hubo sérias disidencias entre el ministro de la Gobernacion y algunos senadores al reunirse la comision de gobiernos de provincias hace tres ó cuatro dias; pero nosotros podemos asegurar que precisamente en esa última reunion, como solo trató de fijar las facultades de las diputaciones y en puntos no disputados en el congreso, el señor Posada Herrera manifestó que no veia inconviente en aceptar lo que proponian los senadores. La comision no dará dictámen, sin embargo, por la persuasion en que estan sus individuos, de que antes habrá de terminarse la presente legislatura.

—Los despachos telegráficos de hoy desmienten los rumores alarmantes que en Cádiz y otros puntos habian corrido sobre Africa. En Tetuan y Ceuta se goza de completa tranquilidad.

—La *Discusion* de hoy pasa revista en una carta de Algeciras, á la escuadra que tenemos reunida en aquel puerto, para decir que todos los buques son inútiles, ó podridos, y que todas nuestras fuerzas navales pueden ser dis-

persas ó echadas á pique por seis fragatas de hélice regulares. Nosotros que conocemos desde la infancia al director de la *Discusion* y que tenemos alta idea de su talento y de su patriotismo, abrigamos la seguridad de que no habrá leido con el mismo dolor y con la misma indignacion que nosotros esa carta que ha aparecido en la *Discusion*, y que cualquiera puede calificar con justicia de deplorable alucinacion de partido creyendo que con su publicidad se hace daño al gobierno, ó parto de un enemigo declarado del nombre español.

Seccion estranjera.

INGLATERRA.—Nuestro apreciable corresponsal de Lóndres nos remite la siguiente carta que nos dudamos será leida con interés, así por las noticias que contiene, como por las apreciaciones que consigna:

Lóndres 9 de mayo.

Todas las miradas se fijan hoy en América, cuya guerra se presenta desastrosa, mas ciertamente respecto á los intereses materiales de ambos paises que á pérdidas personales, que hasta ahora no hay que lamemtar. Como en toda guerra civil, se empieza destruyendo. No ha quedada un puente en pie de cuantos podian servir á los Estados del Sur para conducir sus tropas á Washington: en esta ciudad, los edificios públicos estaban el 27 de Abril á que alcanzan las noticias, rodeados de barricadas para el ataque del Sur, cuyas tropas marchaban por diferentes vias en masas considerables sobre la capital: las lineas telegráficas se habian cortado, y varios comisionados del gobierno federal destruido uno de los mejores arsenales del Norte, con multitud de armas, municiones, maquinaria, etc., con el objeto de que no pudiera utilizarse de él las tropas del Sur que los perseguian. En el Sur se echan buques á pique para cerrar los puertos, se descuida la plantacion y se cree que llegará á faltar la cosecha de lo que ya está floreciendo, por falta de cultivo, pues actualmente no se piensa en mas que en destruir, sin pensar en que la guerra civil tendrá un término y no lejano, y que de esta manera de hacerse la guerra quedarán recuerdos á ambas partes por muchos años. Añada Vd. á esto que los Estados separados han enviado comisionados á varios puntos importantes de Europa con patentes de corso, que hoy en Lóndres se adquieren con mucha facilidad, pues hasta se ruega con ellas, y se formará una idea de la sed de destruccion que anima á los que antes vivian unidos y bajo una misma forma de gobierno.

Los grandes intereses comerciales que el acuerdo de las patentes de corso puede afectar, tiene agitado el mundo comercial, y se discute, ya no si el Sur tiene derecho á apresar los buques del Norte, sino que clase de cargamentos puedan apropiarse pues, no seria justo que un cargamento neutral padeciese por hallarse á bordo de bandera enemiga; es decir, la cuestion que se agita en los altos círculos políticos y comerciales de este pais es la de qué buques libres hacen libres cargamentos y qué libres cargamentos deben permanecer libres en buques enemigos. Esta cuestion, tan importante hoy para todas las Naciones, merece dilucidarse, y con este fin apuntaré dos palabras para inteligencia de sus lectores.

Cuando el tratado de París fué concluido en 1856, los plenipotenciarios de la Gran Bretaña, Francia, Austria, Rusia, Cerdeña, Turquia, y Prusia, hicieron una declaracion solemne con objeto de poner fin á la inseguridad de la ley ó mas bien de la práctica que se venia observando de muy distinta manera en las diferentes Potencias. Esta declaracion fué la siguiente:

1.ª Queda abolida la armadura en corso.

2.ª La bandera neutral proteje cargamento enemigo, con la escepcion de contrabando de guerra.

3.ª Cargamento neutral, á escepcion del contrabando de guerra, no está sujeto á captura en bandera enemiga.

4.ª El bloqueo, al ser declarado debe ser efectivo, es decir, sostenido por una fuerza suficiente para evitar el enemigo la llegada á las costas.

A esta declaracion nunca acudieron los Estados Unidos, no ciertamente por las bases 2.ª, 3.ª y 4.ª, sino por la 1.ª que les prohibia la armadura en corso. Existe la creencia entre personas autorizadas de que una Nacion, no puede declarar en estado de bloqueo sus propios puertos, negando de esta manera á los Estados Unidos, tanto en la parte del Norte como en la del Sur la razon que pudiera haberles obligado á su misma declaracion. Para esto se fundan en el precedente ocurrido con un buque americano apresado pocos meses hace por los cruceros sicilianos, y del cual reclamaron y obtuvieron indemnizacion del rey de Nápoles bajo el punto de que siendo Sicilia una parte reclamada como de sus dominios, de la misma manera que el Norte reclama los Estados del Sur separados, aquel no podia bloquear sus propios puertos, como no puede el gobierno de Washigton bloquear los que reclaman como propios. Pero si bien esta declaracion puede ser aplicable, tanto á los gobiernos de Nápoles como al del Norte de América, no parece tan clara respecto al derecho que parecen tener, indudablemente, los Estados del Sur y las provincias sicilianas de bloquear los puertos de la Nacion á que pertenecian, y de la cual se han separado en uso de su derecho ya reconocido. De todos modos, los 20,000 buques mercantes del Norte han escitado la ambicion de los aventureros, y no faltarán ocasiones ni complicaciones que obliguen á aclamar los puntos hoy en duda, siendo la inglaterra la Nacion que hoy está mas interesada en ello por el gran movimiento marítimo que sostiene con los antes Estados Unidos.

El fuerte Smith, en Arkansas, con 800 mil pesos de propiedad, ha sido tomado por las tropas federales é izada la bandera de la Confederacion en sus muros. El gobernador de Nueva York habia llamado á las armas 21 batallones mas y el de Delawarre respondido á la proclama de Washington por tropas. En Maryland el sentimiento popular es en favor de la Union, habiendo sido los representantes amenazados si votan por la separacion. Estas son las noticias que trae la mala de hoy.

De algunos dias á esta parte los negocios han adguirido aqui un aspecto inseguro, á lo cual dan lugar las nuevas complicaciones que se acercan. Por una parte la creencia que existe de que Napoleon se resistirá á dejar la ocupacion de Siria el 5 de junio, fecha fijada para ello; la cuestion de los Estados-Unidos, para cuyo pacífico arreglo se hacen esfuerzos estraordinarios, aun que hoy la reduccion de los Estados separados es una cosa inconcebible y al Norte le costará mucho acceder á ningun arreglo pacífico que no lleve por principio la union; la misma cuestion Macdonald en Prusia, que dió lugar á algunas palabras graves de lord Palmerston y á una respuesta digna del Gabinete prusiano; y por último la complicacion de las islas Jónicas, todo hace que las miras de paz que dominaban hace dias, hayan cambiado completamente y se tema una guerra que si estalla podria ser general. Respecto á las islas Jónicas, que desean separarse del protectorado de Inglaterra y unirse á su nacionalidad, varios periódicos ingleses aconsejan al pueblo que tome la iniciativa en la cuestion y hagan comprender al gobierno la inconveniencia de sostener el protectorado, como asimismo el derecho de aquellos pueblos de separarse y unirse á quien tenga por conveniente, cosa reconocida por el Gabinete inglés en cuestiones tan graves como la de Italia. El 21 de abril tuvo lugar allí un choque entre el pueblo y la tropa; esta promovió el conflicto entrando violentamente en las tiendas y maltratando á los habitantes con sus bayonetas. Reunióse un número de estos de mas de 1,000 é hizo huir á los soldados, fuertes ya y armados en gran número, hasta el punto de obligarles á formar cuadro para no ser arrollados. Por fin el directar de policia consiguió que los habitantes se retirasen. Siempre, lo mismo allí que en la infeliz Varsovia, como en todas partes, el abuso de la fuerza armada dá lugar á conflictos de esta naturaleza.

Por el telégrafo habrá Vd. visto que el conde Teleki, uno de los hombres mas populares en Hungría y jefe del partido avanzado, en quien se esperaba tanto para la independencia de su pais, ha sido asesinado. Se ignora el brazo que ha ejecutado el crímen, aunque el móvil no seria tan difícil de adivinar. Este acontecimiento causó allí la mayor indignacion como la causará en todas partes.

Palma.

Varias veces sucede que entre los bueyes que en el muelle se desembarcan procedentes de Argel ó de algun puerto del continente, hay alguno de malas intenciones que escapandose de la manada ocasiona muchos sustos en los habitantes de esta ciudad. Ayer tuvo lugar un hecho de la clase que denunciámos y por lo mismo creemos que la autoridad está en el caso de obligar á los dueños de dicho ganado á que observen las precauciones necesarias á evitar males que pueden llegar á ser de muchisima consideracion. No basta el creer que los bueyes son mansos, no; la índole y condiciones de este ganado es muy diferente de los demás, sus armas ofensivas y defensivas se convierten facilmente en instrumentos de muerte y basta y sobra para susto muy perjudicial el ver correr libremente uno de estos animales, mayormente si las personas que encuentra al paso son mugeres ó niños. De consiguiente en favor de la tranquilidad y seguridad pública, hacemos esta suplica á la autoridad, que esperamos ver atendida.

Los paseos de esta ciudad empiezan á regarse con tanta abundancia que forma un contraste notable con lo que se acostumbraba en años anteriores. Si durante la estacion del calor se sigue del mismo modo, tendremos que aplaudir muchas veces semejante disposicion, la que es á todas luces conveniente ya para la comodidad particular, ya en beneficio de la sanidad en general.

De nuestro colega *El Mallorguin* copiamos lo siguiente:

«El viérnes por la noche fué encontrada en un rincon de la Portería ó lugar que sirve de cocheras, en el exconvento de San Francisco de Asis, una niña muerta recien nacida, envuelta con unos trapos en forma de lio, y que segun se presume habia sido echada en aquel lugar por el agujero que existe un poco mas arriba del ángulo que forma el rincon allí donde se encontró. Acto continuo dióse parte á las autoridades correspondientes, quienes practicaron las diligencias que se requieren, siendo trasladado el cadáver en el anfiteatro del Hospital General con el objeto de practicarle la autopsia.

Imposible parece haya personas tan desnaturalizadas, que abandonen así, de una manera ignominiosa, y á merced de la voracidad de los perros y otros animales un ser humano. Por fortuna, casos como el presente son muy raros en nuestra ciudad; pero que conviene castigar severamente, caso de encontrar á sus padres, tan delincuentes como desnaturalizados.»

Noticia de los cadáveres conducidos al cementerio en los dias siguientes.

Dia 22. Viudos, 1; Solteros, 1; Casadas, 1; Niñas, 1.
Dia 23. Niños, 1; Niñas, 1.
Dia 24. Niños, 3; Viudas, 1.
Dia 25. Solteras, 1; Niñas, 1.
Dia 26. Niños, 2; Niñas, 3.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana.

SAN MAXIMINO, OBISPO.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 4 hs. 35 ms.
Pónese.... á las... 7 » 19 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.

Las 11 hs. 56 ms. 56 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del provincial de Mallorca, don Calisto Zaforteza.
Parada: Luchana.
Hospital y provisiones: el mismo cuerpo.
El T. C. S. M.—Benito de Amores.

ADMINISTRACION PRINCIPAL
DE HACIENDA PÚBLICA DE LAS ISLAS BALEARES.

Los dueños de los depósitos comerciales establecidas en esta capital ó los corredores de número que los despachan, presentarán en el fielato central antes de las doce del dia de mañana, una relacion firmada de los géneros que de aquellos hayan dado al consumo despues de los últimos aforos y adeudos, con objeto de tirarles las hojas de pago respectivas antes de cerrar el período actual de recaudacion, con arreglo á la última parte del artículo 68 de la Instruccion de 24 de diciembre de 1856; bajo apercibimiento, á los que no lo verifiquen, aunque sea negativo, de intervenirles sus almacenes, y á los que lo hagan de un modo inexacto de imponerles, al girarles un aforo extraordinario, y encontrarles diferencias, la responsabilidad que determina el art. 74 de la ante citada instruccion.

El fiel del central al presentarle dichas relaciones cuidará de atender y remitir en el acto á esta administracion la hoja de pago oportuna y fijará hoy mismo en su oficina esta órden, dando de ella lectura á los corredores de la Aduana con el fin deque nadie alegue despues ignorancia, á cuyo efecto se inserta á la vez en los periódicos de esta capital. Palma 28 de mayo de 1861.—El administrador.—P. S.—Federico Vassallo.

AYUNTAMIENTOS.

Debiendo proveerse la plaza de oficial sache y pregonero de la villa de Selva dotada en 558 rs. vn. anuales ademas de los emolumentos ordinarios propios del destino, con ligeras variaciones en estos de que enterará á los interesados el secretario de su ayuntamiento; se anuncia esta vacante para que los pretendientes de dicha plaza, presenten sus instancias en la secretaria del mismo, antes del 8 de junio próximo venidero. Selva 26 mayo de 1861.—Antonio Caymari, alcalde. —José Amengual, secretario.

NAVEGACION.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 27.

De Mahon en 12 horas vapor Mahones, de 164 toneladas, cap. don Antonio Victory, con 18 marineros, 24 pas. y balija.

De Tortosa en 3 dias laud San Antonio de 24 toneladas, pat. José Armengol, con 4 mar., 5 pasageros, aceite y efectos.

De Iviza en 2 dias javeque San Juan, de 31 toneladas, pat. Manuel Torres, con 4 mar., 19 pasageros trigo é idem.

De Argel en 4 dias laud San José. de 40 toneladas pat. Bernardo Palmer, con 5 mar. y ganado vacuno.

De Alicante en 3 dias corbeta Motilde, de 205 toneladas, cap. don Antonio Singala, con 13 marinoros, un pas. café y efectos.

De Mahon en 2 dias balandra Antonieta de 26 toneladas, pat. Francisco Siljes, con 4 mar., 3 pasageros, trigo é idem.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 27.

Para Alicante laud San Antonio, de 41 toneladas, pat. Jose Felany, con 6 mar., un pas., leña y efectos.

Para Argel idem San Antonio, de 33 ton., patron Miguel Roca, con 6 mar., un pas., vino é idem.

Para Gandia idem San Jose de 16 ton., patron Mateo Segui, con 5 mar., y lastre.

Por todo lo que va sin firma,
P. J. GELABERT Y POL.

SECCION DE ANUNCIOS.

Anuncios.

CONDICIONES *bajo las cuales se insertarán los que se presenten en las oficinas de los periódicos*

El Mallorquin y el Isleño.

ANUNCIOS OFICIALES.

Todo anuncio de carácter oficial de cualquiera corporacion ó autoridad que proceda, en el que haya parte interesada siempre que no esceda de veinte líneas pagará 5 reales.

El esceso se abonará á 1/4 de real por línea.

Las repeticiones se pagarán por mitad.

Solo se insertarán gratis los anuncios puramente de oficio en los que nadie saque beneficio directo ni indirecto.

ANUNCIOS PARTICULARES.

Los transeuntes en materia de comercio ú otras sean de la clase que fueren pagarán medio real por línea (unas 40 letras.)

Los de idem que pasen de quince líneas basta el esceso de treinta se pagará á 1/4 de real.

Los de idem que pasen de este número se pagará el esceso á 1/4 de real.

Los de vecinos de Palma en materias de comercio ú otros sean de la clase que fueren pagarán la mitad de los precios señalados á los transeuntes.

Los de suscripciones á obras y periódicos y los de compañías de seguros mútuos sobre la vida, seguros contra incendios y montes pios pagarán por cada diez líneas 1 real.

Los de ventas y subastas de bienes inmuebles pagarán lo mismo que los de comercio.

Las repeticiones á mitad de precio siempre que sean en dias consecutivos; si han de ser alternados abonarán dos terceras partes.

Los de sirvientes, almonedas, nodrizas y todos aquellos que no escedan de tres ó cuatro líneas pagarán las tres primeras inserciones á razon de 1 real.

Los anuncios de funerales se pagarán á razon de 2 reales por insercion.

Las empresas de vapores tendrán opcion á que se les inserte gratis un dia el anuncio de salida cada viaje, las repeticiones se pagarán á razon de 2 reales cada insercion.

Los anuncios de empresas de diligencias pagarán igualmente 2 reales por insercion cuando se concreten á anunciar la salida y llegada de sus carruajes.

Los de espectáculos y funciones públicas se pagarán á razon de 1 á 2 reales por línea segun la importancia de ellas, ó si conviniere á la empresa del periódico se admitirá en pago cuando menos una entrada y un asiento.

Las personas que deseen se les reparta papeletas ó avisos de comercio incluyéndolos en los periódicos pagarán 12 reales por cada reparticion.

Para la insercion de anuncios en los periódicos mencionados podrán presentarse los interesados en cualquiera de sus oficinas.

Los suscriptores tienen opcion á que se les inserte gratis cada mes cuatro anuncios que no escedan de quince líneas cada uno siempre que sea sobre asuntos de su peculiar interes.

NOTA. El pago de los precios que indica la tarifa que precede debe ser previo, sin cuyo requisito no se insertará anuncio alguno.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.